



Oggi la prima corsa: dalla capitale cinese a quella tibetana solo 40 ore

Per i cinesi l'opera mostra la loro potenza tecnologica  
Per i tibetani è uno scempio



Il tratto di ferrovia sopra i 2000 metri



**I BINARI PIÙ ALTI**  
Una locomotiva usata in fase di lavori per sperimentare il percorso

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE  
**FEDERICO RAMPINI**

PECHINO — Ha atteso mezzo secolo prima di sentire questo fischio di partenza; stamattina lascia la stazione "il treno del cielo": per la prima volta nella storia una ferrovia collega il Tibet con il resto del mondo. Pechino-Lhasa, 4.200 km in 40 ore. Per la Cina oggi è una festa, il battesimo di una meraviglia tecnologica capace di correre oltre i 5.000 metri di altitudine. Per gli autonomisti tibetani in esilio, per gli ambientalisti e per tanta parte dell'opinione pubblica mondiale è uno scempio, l'estremo affronto a una delle civiltà più remote e incontaminate del pianeta. Gruppi di attivisti hanno preparato delle manifestazioni oggi in tutte le ambasciate cinesi del mondo per protestare contro l'inaugurazione della ferrovia.

E' nel 1956 che il presidente della Repubblica popolare Mao Zedong diede la via per la prima volta al progetto di costruzione di questo collegamento. L'Esercito di Liberazione Popolare aveva invaso la capitale tibetana Lhasa cinque anni prima. Il regime comunista era deciso ad affermare la propria sovranità sulla gigantesca regione vasta quanto l'Europa alle pendici dell'Himalaya, cuscinetto strategico ai confini con l'India e l'Asia centrale. Ma la Cina di Mao era povera, e la tecnologia di allora non era in grado di risolvere un problema cruciale: come garantire stabilità ai binari oltre i 4.000 metri di altitudine, sull'altopiano tibetano dove il suolo è quasi sempre ghiacciato ("permafrost") e soggetto a slittamenti tellurici imprevedibili nelle brevi stagioni del disgelo. Per non parlare del trasporto passeggeri, che deve poter garantire la sicurezza in zone rese impraticabili dalla rarefazione dell'ossigeno. Ci vollero quasi trent'anni per completare i primi 3.000 km da Pechino alla città di Golmud nella regione dello Qinghai, ma la parte più difficile rimaneva tutta da fare.

E' solo nel 2001 che la nuova Cina, superpotenza economica e industriale, ha potuto mobilitare le risorse per l'impresa finale: 5 miliardi di euro, decine di migliaia di operai, un cantiere gigantesco che rappresenta la Nuova Frontiera, come il Far West conquistato dalla ferrovia transcontinentale americana alla fine dell'Ottocento. La tecnologia cinese del XXI secolo ha vinto anche questa sfida, con ponti lanciati su precipizi orrendi, passi di montagna espugnati e domati da soluzioni sofisticate per garantire sui 1.200 km da Golmud a Lhasa la tenuta delle rotaie in zone impervie e ad ogni stagione, sotto temperature estreme e venti ghiacciati. Il punto più alto è il passo Tanggula:

# Parte il Treno del Cielo il marchio della Cina sul Tibet

## La ferrovia più alta del mondo collega Pechino a Lhasa

5.068 metri. Nessun'altra ferrovia al mondo percorre una distanza così lunga a una simile altitudine. E' stata coinvolta una nota multinazionale occidentale, la Bombardier canadese, per fabbricare appositi vagoni passeggeri con doppi vetri a filtraggio dei raggi ultravioletti, e pressurizzazione delle cabine come negli aerei.

- 960 chilometri**  
È la parte di percorso a un'altitudine superiore a 4000 metri
- 5 miliardi di euro**  
È il costo dell'opera, a cui hanno lavorato migliaia di operai



- 900 passeggeri**  
Saliranno su ogni convoglio: per loro cabine pressurizzate
- 49-318 dollari**  
È la fascia di prezzo dei biglietti, a seconda della classe

L'anno scorso si stima che un milione e mezzo di cinesi abbiano visitato il Tibet, raggiungendolo in aereo o in autobus. Il "treno del cielo" dovrebbe portare almeno altri 500.000 ingressi di turisti

«E' un trionfo senza precedenti»

### LE TAPPE

**L'INVASIONE**  
È il 1950 quando le truppe cinesi invadono il Tibet: migliaia di tibetani muoiono nell'invasione e nelle successive rivolte

**L'ESILIO**  
Il Dalai Lama fugge nel 1959: si stabilisce in India dove nasce il governo in esilio. Lo seguiranno 80 mila persone

**RIVOLUZIONE CULTURALE**  
Negli anni 60 e 70 i monasteri sono distrutti, è in vigore la legge marziale, migliaia di persone sono incarcerate

**LE APERTURE**  
Negli anni 80 la Cina lancia una politica di sviluppo: migliaia di Han si trasferiscono in Tibet, alterandone gli equilibri

ti», ha dichiarato il presidente Hu Jintao. E Yin Fatang, che fu il segretario del partito comunista in Tibet durante le rivolte anti-cinesi dei primi anni Ottanta, ha aggiunto che «la ferrovia è nell'inter-

resse della difesa e dell'unità nazionale, servirà a salvaguardare l'integrità territoriale del paese». Nell'immediato darà sicuramente un ulteriore spinta al turismo domestico, già in forte crescita.

all'anno. La stessa prodezza tecnologica di cui i cinesi vanno orgogliosi alimenta i timori degli ambientalisti. Le zone attraversate dalle rotaie sono immense riserve natu-

rali popolate di razze in via di estinzione — come la pregiata antilope tibetana, sterminata dai bracconieri per le sue pelli — e di ecosistemi delicati come le praterie degli altipiani. Osservando quel che sta succedendo a Lhasa, dove lo sviluppo economico portato dai cinesi si accompagna con l'assedio del cemento armato e delle automobili, c'è chi teme il peggio. La costruzione di infrastrutture moderne è funzionale alla strategia di Pechino che vuole integrare il suo Far West con le zone dell'Asia centrale ricche di riserve energetiche e sviluppare i rapporti economici con l'India. Il rullo compressore del capitalismo cinese è inarrestabile e il "treno del cielo" abatterà del 75% i costi di trasporto dei prodotti industriali. «Ma vale davvero la pena trasformare Lhasa in un'altra delle nostre gigantesche metropoli moderne, tutte piene di grattacieli, tutte uguali?», si chiede il più celebre attivista verde di Pechino, Dai Qing.

La ferrovia non trasporterà solo turisti ma anche immigranti. Da decenni è in atto un'invasione degli Han — il ceppo etnico dominante della Cina — che portano la modernità in Tibet ma al tempo stesso occupano i mestieri più redditizi e i posti di potere nel governo locale. Lo squilibrio demografico è insostenibile, tra un miliardo di Han e cinque milioni di tibetani. Negli ultimi trent'anni, da quando la Cina iniziò a convertirsi all'economia di mercato, la spinta verso lo sfruttamento e la colonizzazione delle regioni periferiche è diventata sempre più possente. In Tibet arrivano ogni anno dai 50.000 ai 100.000 immigrati Han "temporanei". Oltre all'habitat naturale, la sinizzazione minaccia la sopravvivenza dell'identità culturale tibetana. E' una nazione di tradizioni millenarie, che ha un suo alfabeto, una lingua, ha fatto fiorire meraviglie dell'arte dalla scultura alla pittura alla musica. E' soprattutto un popolo impregnato di una religiosità unica al mondo, quella fede buddista che è sopravvissuta perfino alle violenze della Rivoluzione culturale, quando le Guardie rosse di Mao bruciarono i templi e imprigionarono i monaci costringendoli al lavaggio del cervello dei "campi di rieducazione". Un gruppo di manifestanti occidentali sono arrivati a Pechino per protestare contro l'inaugurazione di oggi con degli striscioni dallo slogan "La ferrovia Cina-Tibet, progettata per distruggere". La polizia cinese li ha arrestati. Il Dalai Lama, il leader spirituale dei tibetani che vive in esilio dal 1959, ha scelto una linea più moderata: «Il treno di per sé non è un male per il popolo tibetano, tutto dipende dall'uso che ne sarà fatto».

Il Dalai Lama: "Di per sé non è un male ma dipende da come sarà usato"

Il timore è che sia il mezzo per completare la colonizzazione Han dell'altipiano